



MŰSZAKI ALKOTÓK
◆
MAGYAR MÉRNÖKÖK



Berg Artúr (1915–1999)

úttervező és kutatómérnök

Összeállította a család és
volt munkatársai visszaemlékezései alapján:
dr. Mentsik Győző

Műszaki szerkesztő: *Horváth Zsolt*

ISSN 1785 6485

Felelős kiadó:
Kenderesy János, a Magyar Közút Kht. ügyvezető igazgatója

Megjelent 2005-ben.

Nyomtatta: Druk-ker Kft., Kiskőrös

Berg Artúr 1915. március 27-én született Budapesten, Óbudán. Keresztnevét anyai nagyapja után kapta, aki unokája születése előtt néhány nappal hirtelen meghalt. Édesapja, *Berg Károly* jogot végzett, de az abszolutórium után a doktori címet már nem szerezte meg. Mint önkéntes vonult be a huszárokhoz, később főhadnagy lett. Az 1910-es években katonai szolgálata miatt hosszú éveket kellett családjától távol töltenie. A háborúban ezredsegédtisztként minden fronton szolgált 42 hónapig.

Édesanyjának, *Grohmann Irénnek* tanítónői végzettsége volt. Iskolában nem taníthatott, mivel a házasságban sorra születtek a gyerekek. Három fiú született először: *dr. Berg Pál* (1912–1951) angol tanár, *dr. Berg Károly* (1913–1999) közgazdász, majd *Berg Artúr* (1915–1999) mérnök, akiket a háború után született kislánnyal – *dr. Berg Mária* (1920–2001) közgazdász – együtt gyengéd szeretettel, szerény körülmények között neveltek Óbudán, egy Remetehegyen bérelt, kis, komfort nélküli házban. A mama számára a legnehezebb időszak az I. világháború éveire esett, amikor a család ellátásáról és a három kisfiú neveléséről egyedül kellett gondoskodnia.

A gyerekek az óbudai Kiscelli utcai elemi iskolába jártak (később az unokák is itt tanultak), majd a fiúk útja innen a Zsigmond téren lévő Árpád Gimnáziumba (ma Továbbképző Intézet) vezetett, ahol érettségi bizonyítványt szereztek. Nevük a gimnáziumi évkönyvekben általában vastag betűvel volt szedve, ami a Berg-fiúk kiváló tanulmányi eredményeire utalt. Artúr kitűnő eredménnyel fejezte be a gimnáziumot és jeles eredménnyel érettségizett.

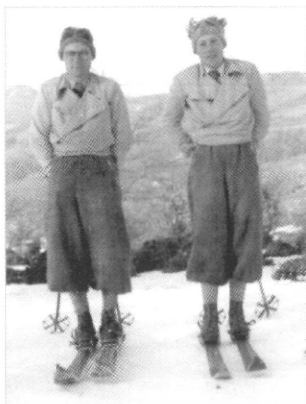
Berg Artúr ezekben az években – bátyjaival együtt – a gimnáziumi cserkészélet egyik meghatározó egyénisége volt, sőt később, még egyetemi éveiben is dolgozott cserkészisztiként.



Egyetemi évek

Berg Artúr 1933-ban, közvetlenül az érettségi után beiratkozott a Magyar Királyi József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemre, ahol 1938-ban mérnöki diplomát szerzett. Tanulmányai során különösen szerette az útépitési szaktárgyakat és a geodéziát. Már egyetemi éve alatt tagja volt a MAFC sí szakosztályának. Egyike volt az évfolyam legkorábban diplomát szerző első hét hallgatójának: még nem volt 23 éves, amikor megkapta mérnöki diplomáját. A diplomavédés után Méhes Zoltán egyetemi tanár meghívta tanszékeire tanársegédnek, ahol oktatóként kezdte el szakmai pályafutását. Méhes Zoltánnál, az Út- és vasútépitéstani Tanszéken 1938. április 1. és 1940. augusztus 31. között, majdnem két és fél évig dolgozott.

A m. kir. kereskedelmi és közlekedésügyi minisztérium az 1939. évi nyári szünidő időszakára a debreceni m. kir. államépítészeti hivatalhoz vezényelte ki szolgálatételre, beosztott mérnöknek a 36. sz. berettyóújfalu–uzsoki út 28,4–33,4 km szakasza betonburkolatra történő átépítéséhez, az építésvezető mellé. „Ügybuzgó működésével a hivatal minden tekintetben meg volt elégedve. A rábízott feladatokat pontosan, lelkiismeretesen és szakszerűen látta el.” – olvasható Kovács Gyulának, hivatali főnökének értékelésében.



Tervező mérnök

1940-ben *Sármezey István* műegyetemi adjunktussal, egyetemi tanszéki kollégájával és barátjával magánmérnöki irodát alapítottak, amely 1944 szeptemberéig működött. Irodájuk nemcsak egyszerű utakat, de elsőrendű főközlekedési utakat is tervezett, többek között az 5. út kisteleki szakaszát, vagy a Csepel–Tököl közötti, a főváros irányából kivezető főútvonalat. Az iroda tervezőmérnökeként közreműködött a vámosgabadi (medvei) Duna-hidhoz vezető 15. út (ma 14. sz. főút) kiépítési munkáiban. Munkái között említhető a ferihegyi repülőtér egyik bekötőútja, és a Marosvásárhely–Szováta közötti út egy szakasza. Az iroda tervezett továbbá kisvasútvonalakat, repülőtereket és kisebb hidakat is, nagyszámú terepfelvételi és tereprendezési munka mellett. Családja emlékezete szerint magánmérnöki munkái közül legtöbbször a II. világháború alatt épült erdélyi, Déda és Szeretfalva közötti vasút megvalósításában való közreműködését emlegette.

1944 őszén, mivel katonai szolgálatot mindaddig nem teljesített, közérdekű munkaszolgálatra osztották be a Magyar Államvasutak Igazgatóságához, ahol a magasépítési osztály állományába került.

Az ostromot Budapesten élte át. 1945 májusában, saját kérésére megszüntette munkaviszonyát a MÁV-nál és ismét magánmérnöki tevékenységbe kezdett. *Sármezey Istvánnal* változatlanul együtt dolgozott, főleg geodéziai jellegű munkáik voltak. Hosszú éveken keresztül volt szerződött partnere Budapest Székesfőváros Városmérési Kirendeltségének, a főváros részére számos felmérési munkát készített. Részt vett a fővárosi városmérés részletmérési munkálataiban és számos, a földreformhoz kapcsolódó felmérést is vállalt: irodai nyilvántartásai számos vidéki munkára utalnak.

Magánmérnöki irodájának felszámolása után, 1948 szeptemberétől az újonnan alakult, *dr. Palotás László* miniszteri osztálytanácsos igazgató irányítása alatt álló, Állami Mélyépítés-tudományi és Tervező Intézethez, az ÁMTI-hoz került, alkalmazási papírja szerint I. o. mérnök minőségben. A rövid ideig tartó ÁMTI-s időszak után hamarosan egyike lett az abban az évben jogutódként megalakított Út-Vasúttervező Vállalat, az Uvaterv első munkatársainak. Itt közel 13 évig, 1961 júliusáig dolgozott. Az ÁMTI-ban és az Uvatervben számos kiváló mérnökkel dolgozott együtt, nevük felsorolása is több oldalt tenne ki.

MÉRNÖKI KAMARA
BUDAPEST, V. SZALAY-U. 4.

Berg Artúr mérnök úr

felvételi kérelmét N. **5085** /1944. sz. alatt iktattuk.

Budapest, **1944 SZEP. 15.**

 titkár: *[Signature]*

Удостоверение Поль <i>Берг Артур</i> <i>Berg Artúr</i> содержащий действительные данные. Под- писавшийся в том, что он мобилизован Советским правительством для работ по восстановлению железных дорог Советск- го Союза. <i>Берг Артур</i> к освобождению от мобилизации на дру- гую работу. 1944.09.20 	Igazolvány <i>Berg Artúr</i> M. Á. V. általánosít - munkás részére, aki a Szovjetunióval való kapcsolatát, a magyarországi vállalatok, helyreállítás munkálatok elvégzésé- re kinevezte. Ezért megkapja a munkát végrehajtására kell felkutatni. Szovjetunió: <i>Berger</i> 1944. máj. 20 	 1944. máj. 20 <i>Berg Artúr</i> titkár: <i>[Signature]</i>
--	--	---

Munkanapló	1946. máj. 11. Kisvörös munka megkezdése. Be- járni kinevezés a belvárosi helyreállítás- ra. munka megkezdése. Utazni Berg és Salamon munkára. Kétféle víz, vízvezeték 3 napra 1 előkészítés felgépítési 116.09 fm. 1946. máj. 12. Kisvörös munka folytatása. Belváros: 1 vízvezeték 1 vízvezeték 1 vízvezeték 3 napra felgépítési 1173.76 fm.
--------------------------	--

Az Uvatervben sok szép tervezési munkában vett részt. Az Út-I. osztályon dolgozott, ahol osztályvezető-helyettes illetve irányító tervező volt. Jelentősebb feladatai közül nehéz bármelyiket is kiemelni. A 7. sz. főút Balatonkeresztúr utáni új szakaszai, a 21. sz. főút mai Bányaterenye térségi, a mai 37. sz. főút Szerencs–Sárospatak közötti, vagy a mai 41. sz. főút Nyíregyháza utáni egyes szakaszainak vonalvezetése ma is jó példát jelentenek az úttervezők számára. Az Uvatervnél eltöltött későbbi éveiben a tervek minőség-ellenőrzésével (meo) is foglalkozott.

A tervezés során mindig nagy súlyt fektetett az utak vízszintes és magassági vonalvezetésének összehangolására, az utak kedvező optikai vonalvezetésére. *Bacsó Antal* visszaemlékezése szerint az Uvatervben kollégái hosszú ideig „hossz-szelvény-király”-nak is nevezték. A kritikus hossz-szelvényi helyeken egy adott nézőpontra vonatkozóan a helyszínrajz és a hossz-szelvény alapján kiszerkesztette az útvonal keresztmetszeti képének pontjait, majd azokat összekötve térbeli látványképet készített, így elemezte a vonalvezetés esetleges hibáit. Ez az egyszerű szerkesztés azon a törvényszerűségeen alapult, hogy egy adott távolságban lévő tárgy távlati képének nagysága fordított arányban van a távolsággal.

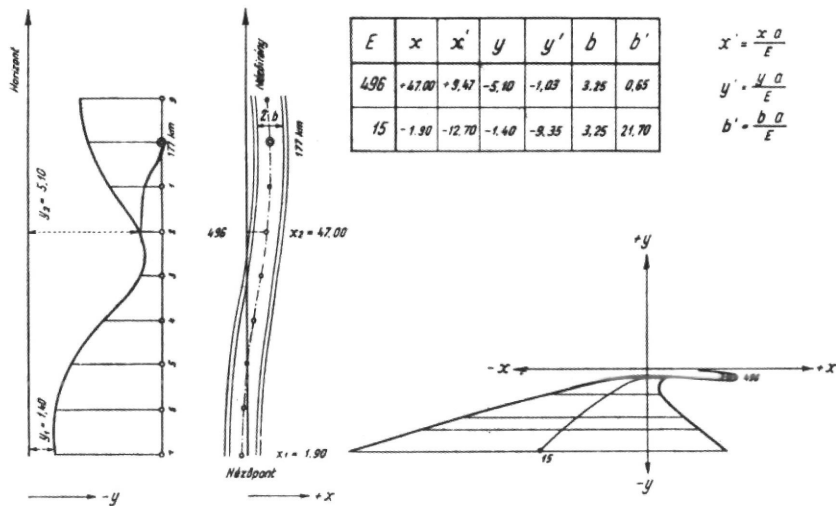
Számos ilyen egyedi vizsgálat sokaságából szűrték le később, sokévi tapasztalat alapján az Uvaterv mérnökei azt a ma már közismert egyszerű szabályt, hogy a domború lekerekítés lehetőleg vízszintes ívben legyen, a homorú lekerekítés pedig egyenesbe essen. Az utak vonalvezetésének térbeli optikai hatásaival foglalkozó vizsgálatokat később – a vele együtt dolgozó – *Ferenczi Béla* fejlesztette tovább, igen magas szintre.

Egyike volt azoknak a mérnököknek, akik annak idején az M7-es autópálya, illetve más autópályák elvi nyomvonalának vonalvezetésére adtak javaslatot. *Pócs István* visszaemlékezése szerint az ország területén keresztülvezető E5-ös út tanulmánnyal, amelyet *Koller Miklóssal* készített, a mai M1-es és M5-ös autópályák elvi nyomvonal-vezetési lehetőségeit is megalapozta. Az M1-es autópálya törökbálinti, 8102. j. ök. úti csomópontját, amelyet időközben már átalakítottak, régi munkatársai most is Berg-féle csomópontként emlegetik.

Kedvelte a szakmai problémákat, ezek megoldásaképpen több alkalommal indult és nyert díjat az Uvaterv belső szakmai tervpályázatain. (Pl. a székesfehérvári Halesz liget csomópontjára kiírt műszaki megoldása I. díjas lett.) Társadalmi munkában német és angol szakmai szövegeket fordított, fordításokat lektorált.

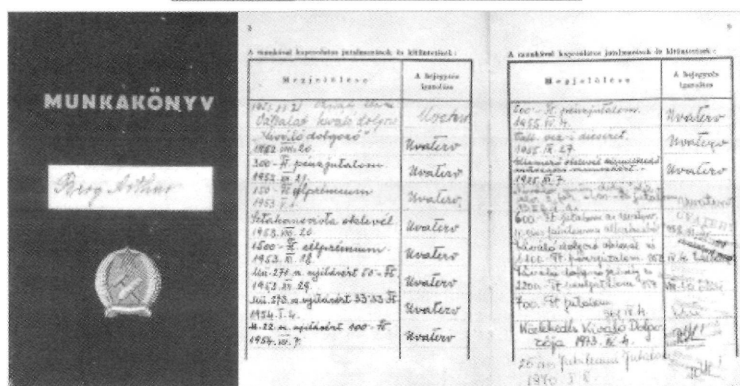
Hosszelvény

Helyszínrajz



1. ábra





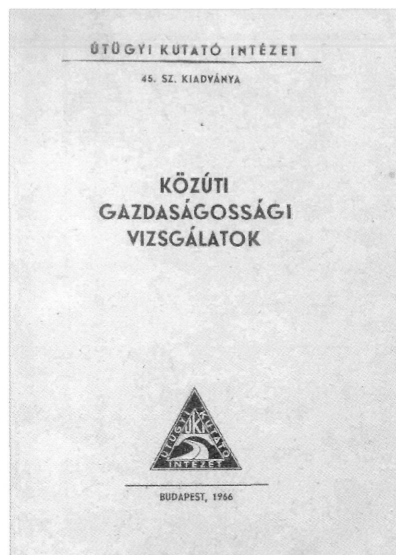
Az Uvatervben eltöltött időszak alatt aktív versenyzője – egy időszakban szakosztályvezetője – volt a vállalat sakksapatának. Rendszeresen bridzsezett, de fénykép őrizi a szakági síbajnokságon elért I. helyezését, amelyet csapatversenyben ért el uvaterves kollégáival.

A kutatómérnök

1961 júliusában az Útügyi Kutató Intézetbe, az akkor megalakult Úthálózat-fejlesztési Osztályra ment, ahol nyugdíjazásáig, majdnem két évtizedig tudományos főmunkatársként dolgozott. Az intézet rövidített neve UKI, jogutódként később KKTKI, KÖTUKI, KTI lett.

Abban az időben a tényleges úttervezési munkák megkezdése előtt a főutak és az autópályák nyomvonalvizsgálatait az UKI készítette el. Ez a vizsgálat ma leginkább egy részletes, előtervi mélységű nyomvonal-tanulmányi munkának felel meg. Számos ilyen vizsgálatot készített munkatársaival, így több, ma már megépült vonal első tervezői egyikének tekinthető. Az Útügyi Kutató Intézetben, illetve jogutód szervezeteiben részt vett az intézet által készített különböző hálózatfejlesztési tervek és kerettervek, számos előterjesztés és fejlesztési program elkészítésében, de a legtöbben ma is mint a hazai közúti hatékonysági számítások egyik első úttörőjére emlékeznek rá.

Berg Artúr már az 1950-es években, az Uvatervben is foglalkozott gazdaságossági számításokkal. Egyike volt az Uvaterv házi használatára készült, gazdaságossági számítások alkalmazását előíró irányelv tervezete megalkotóinak.



Ez az irányelvtervezet előírta, hogy az egyes nyomvonalváltozatok közötti döntésnél két nyomvonal beruházási költsége különbségét kell viszonyítani az évi üzemköltségek különbségéhez. Így gyakorlatilag a beruházások többletköltségeinek megtérülését kimutatva tudtak dönteni két változat közül, a megfelelő nyomvonal kiválasztása során. Az alkalmazott eljárás során már akkor figyelembe vették a járművek üzemköltségeit, a lejtési és kanyarulati viszonyokat, a burkolat minőségét, valamint az idővesztések költségeit. Ezeknek a számításoknak már közel ötven évvel ezelőtti, – még jóval az 1968-ban meghirdetett gazdasági mechanizmus előtti – megjelenése igen korán rávilágított a gazdaságosság jelentőségére az útiügyi szakmában.

1962-ben jelent meg e témában az UKI 23. számú, úttörő jelentőségű kiadványa, amely a gazdaságossági, hatékonysági vizsgálatok akkori legkorszerűbb módszereit ismertette, *Hatékonysági vizsgálatok a közúti közlekedésben* címmel. A kiadványt a hozzá szakmailag és emberileg nagyon közel álló kollégával és baráttal, *Mészáros Komáromy Lászlóval* publikálta. A munka korszerűsített változata az UKI 45. sz. kiadványaként 1966-ban jelent meg *Közúti gazdaságossági vizsgálatok* címmel.

Ezt követően a közúti gazdaságossági, hatékonysági számítások témakörében számos további könyve és publikációja látott napvilágot, sok ma is aktív mérnök kollégának oktatta a Budapesti Műszaki Egyetem szakmérnöki továbbképzésein ezt az akkor új, speciális hatékonyságszámítási módszert.

Nevéhez fűződik e területen például az ún. mértékadó hetedik év fogalmának a bevezetése (ez a beruházás üzembe helyezésétől számított hetedik év volt), ami az egyszerűsített hatékonysági számítások során alkalmazott ártértékelési számításokat – még a számítógépek elterjedése előtt – jelentősen megkönnyítette.

Az 1960-as évek végén és az 1970-es évek elején részt vett *A magyarországi autópálya-hálózat egy része külföldi kooperációban történő megépítése* című, végül meg nem valósult, ún. 500 kilométeres autópálya-építési program előkészítésében, kidolgozásában.

A hazai útiügyi szakma eredményeit külföldön is sokan megismerhették a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak, a KPM-nek a különböző nemzetközi útiügyi kongresszusokra összeállított magyar nemzeti jelentéseiből.

Ezek kidolgozására szervezett munkabizottságok munkájában számos alkalommal működött közre szakértőként: XI. Útiügyi Kongresszus; Szocialista Országok I. Útiügyi Kongresszusa, Moszkva; a Római Útiügyi Kongresszus; a XI.

Új-Delhi-i Kongresszus vagy a Mexikóban, 1975-ben megrendezett XV. Ütügyi Világkongresszus magyar jelentései.

Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság (OMFB) és az Országos Tervhivatal (OT) is többször felkérte témabizottsági tagnak műszaki fejlesztési koncepciótervezetek összeállításánál vagy szakvélemények készítésére, amely megbízásokat mindig nagy megtiszteltetésnek vett. A Mérnöki Továbbképző Intézet tanfolyamainak, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem és később a Budapesti Műszaki Egyetem által szervezett szakmérnöki képzésnek rendszeresen foglalkoztatott oktatója volt, ahol kiemelkedően művelt szakterületét, a közúti gazdaságossági számításokat adta elő a hallgatóknak. Az egyetem jegyzetírásra is felkérte. Előadásokat tartott e témában a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán, a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat szervezeteinél, a MTESZ szervezeteinél, de több közúti igazgatóság is meghívta előadónak.

Pályafutása során – oktatói tevékenysége mellett – a Budapesti Műszaki Egyetem (illetve korábban jogelődjei) Építőmérnöki, illetve Közlekedési Kara és a Marx Károly Közgazdaság-tudományi Egyetem szaktanszékein számos alkalommal volt úttervezési és gazdaságossági témával foglalkozó diplomaterv-készítők külső szakmai konzulense, illetve diplomaterveknek a bírálója.

Szakkönyveket is lektorált, mint pl. a dr. Nemesdy Ervin egyetemi tanár által szerkesztett *Útívkítűző zsebkönyv* kötetét, vagy dr. Koller Sándor *Közúti gazdasági kérdések* című jegyzetét, de a Mélyépítéstudományi Szemle egyes cikkeinek is a lektora volt.

Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság (OMFB) és az Országos Tervhivatal (OT) részére készített anyagokon kívül pályafutása során más intézmények Építésgazdasági és Szervezési Intézet (ÉGSZI), az ÉM Városépítési Tervező Vállalat részére több szakvéleményt is készített. Véleményét kikérték a *Közütak tervezési szabályzata* c. szakmai szabvány készítése során, hazai konferenciák előadója, tudományos ülésszakok és előadások felkért opponense volt.

Több országos meghívásos és nyilvános tervpályázat résztvevője és nyertese volt a 70-es években, különböző pályázó kollektívák tagjaként. Ezek közül talán a legnagyobb siker az M1–M7-es autópályák Osztypenko-csomópontjára kiírt országos meghívásos tervpályázat I. díjának megnyerése volt, 1973-ban (társszerzők: Flórián Gyuláné, Takács Ferenc, Vancsó István).

Berg Artúr családja

Nyugdíjas éveiben már nem dolgozott a közúti szakmában. Nagyon szívesen végzett viszont komoly fizikai erőfeszítést igénylő kerti munkát. Leánya budaörsi kertjében több száz köbméter földet mozgatott meg idős korában. Szeretett zenét hallgatni, Beethoven, Mozart és Wagner tartozott a kedvenc zeneszerzői közé, és az unokákkal foglalkozni. Különösen szerette a sportközvetítéseket, elsősorban a sí-, tenis- és kerékpárversenyeket, valamint a csillagászati és az űrhajózási témákkal foglalkozó könyveket.

Szakmájához kötődően szeretett autót vezetni, 82 éves korában még kitűnően vezetett. Első autóját, egy kis kétszemélyes Steyr-t, még az 1940-es évek elején vette. Jogosítványát, a három betétlapot is tartalmazó, akkor „gépjárművezetői igazolvány” nevet viselő, szürke borítójú vezetői engedélyét, amit 1939-ben kapott, a család a mai napig megőrizte.

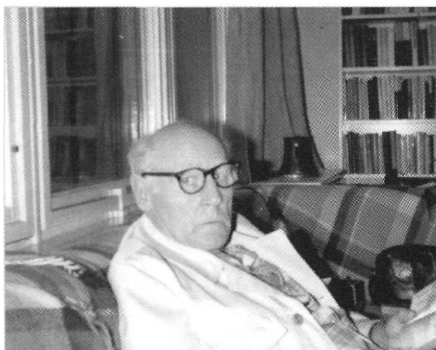
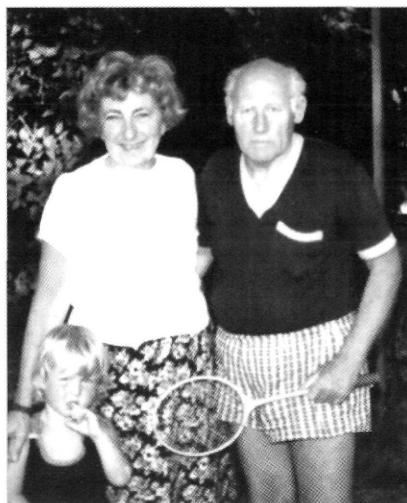
Egész életében családcentrikus ember volt, családi körben érezte magát legjobban. Különösen szerette unokáit, majd később elsőszülött dédunokáját.

Életét végigkísérték a gondok, nehézségek, fájdalmak és tragédiák. Nagy veszteséget jelentett számára 23 évi házasság után felesége, az akkor 45 éves Judit, majd néhány évvel később 47 éves második felesége, Sárika elvesztése. Társas ember volt, harmadszor is megnősült. Feleségével, Évával haláláig nagy szeretetben és békességben éltek együtt.



Első házasságából két gyermeke született, akik ugyancsak a műszaki pályát választották. *Tamás*, az idősebb okl. építőmérnökként szintén a közúti szakterületen, míg lánya, *Zsuzsanna* okl. építészmérnökként, magántervezőként dolgozik.

1999 őszén lakásában elesett, combnyaktörés érte, és az operációt követően sajnos már nem tudott felépülni. 1999. december 6-án, 85 éves korában ment el. Hamvai Budapesten, a Farkasréti temetőben nyugszanak.



Néhány ismertebb szakmai publikációja

Könyvek, könyvrészetek, jegyzetek

Berg Artúr, Mészáros Komáromy László (1962):

Hatékonysági vizsgálatok a közúti közlekedésben. UKI 23. sz. kiadványa

Berg Artúr, Mészáros Komáromy László, Jakab Sándor (1964):

Gyorsforgalmi utak építésének kérdése Magyarországon. OMFB

Berg Artúr (1966): Közúti gazdaságossági vizsgálatok. UKI 45. sz. kiadványa

Berg Artúr, Mészáros Komáromy László (1966):

Közúti hatékonysági számítások. Budapest, Tankönyvkiadó

Berg Artúr, Mészáros Komáromy László, Koller Miklós (1968): A közlekedés távlati terve. V. sz. elemző tanulmány. Az úthálózat fejlettségi szintje és a társadalmi-gazdasági fejlődés összefüggései. KÖZDOK

Berg Artúr (1971): Közúti hatékonysági számítások végrehajtása. KÖTUKI

Berg Artúr, Koller Miklós (1972): Utak és autópályák építésének és korszerűsítésének műszaki-gazdasági kritériumai. A szocialista országok útügyi szakembereinek 1970. okt. 9–16-ig Várnában tartott értekezlete.

KÖZDOK, KÖTUKI 3. sz. kiadványa

Berg Artúr, Kaján Béla, Takács Ferenc (1973): Az út- és autópálya-hálózat távlati fejlesztésének és tervezésének problémái. KÖTUKI (orosz nyelven is megjelent)

Berg Artúr (1973): Gyorsforgalmi hálózatkoncepció és 15 éves építési programjavaslat. Módosított ill. kiegészített változat. Tájékoztató az Intézet 1971. évi kutatási tevékenységéről. KÖZDOK, KÖTUKI 11. sz. kiadványa

Berg Artúr, Páczelt Ferenc (1973): Tervpályázat készítése az országos főúthálózat fejlesztéséről. Tájékoztató az Intézet 1971 évi kutatási tevékenységéről.

KÖZDOK, KÖTUKI 11. sz. kiadványa

Berg Artúr, Fleischer Tamás, Kaján Béla (1973):

Javaslat a térítéses autópályák díjbeszedő rendszeréről. KÖTUKI

Berg Artúr, Kaján Béla, Takács Ferenc (1974): Az út- és autópálya-hálózat távlati fejlesztésének és tervezésének problémái. A szocialista országok útügyi szakembereinek 1974. ápr. 22–27-ig Budapesten tartott 4. tanácskozása. KÖZDOK

Berg Artúr (1975): Közúti munkák hatékonyságának vizsgálati módszerei.

KÖTUKI 18. sz. kiadványa

Berg Artúr, Győry Lajos, Takács Ferenc (1976): Az országos úthálózat fejlesztésének keretterve (Előzetes javaslat). Tájékoztató az Intézet 1973/74. évi kutatási tevékenységéről. KÖZDOK, KÖTUKI 22. sz. kiadványa

Berg Artúr (1977): Az országos közúthálózat V. öt éves tervének erőforrás mérése. Tájékoztató az Intézet 1975. évi kutatási tevékenységéről. KÖZDOK, KÖTUKI 25. sz. kiadványa

Berg Artúr (1976): Út használatának értékelésén alapuló hatékonysági számítási módszer. Közúti közlekedési kutatások. Az úthálózat-fejlesztés kérdései. Szerkesztő: *Szini Béla*, KÖTUKI, KÖZDOK

Berg Artúr (többedmagával társszerzőként) (1979): Közúti közlekedés kézikönyve. 2. kötet. Főszerkesztő: *Dr. Ábrahám Kálmán*, Budapest, Műszaki Könyvkiadó

Folyóiratcikkek

Bacsó Antal, Berg Artúr, Bessnyői István: A 7. sz. állami közút új szakasza Balatonkeresztúr–Nagykanizsa között. Mélyépítéstudományi Szemle, 1958

Berg Artúr: A főközlekedési utak tervezési kérdései. Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények, II. kötet, 1958. 2. szám, MTA Közlöny és előadás

Berg Artúr: A közös időpontra átértékelés módszere a közúti hatékonysági számításoknál. Közlekedéstudományi Szemle, 1963. 2. szám

Berg Artúr: Az időfüggvény és hatékonysági norma a közúti gazdaságossági vizsgálatoknál. Közlekedéstudományi Szemle, 1965. 1. szám

Berg Artúr: Útfenntartási munkák hatékonysága. Mélyépítéstudományi Szemle, 1968. IX. hó

Berg Artúr, Székely Rezső: Vámos autópályák hazai létesítésének szempontjai. Közlekedéstudományi Szemle, XXI. évfolyam, 1970. 1. szám

Berg Artúr, Kaján Béla: Gazdasági vizsgálati módszer közutak vasutakkal való keresztezéseinek tervezéséhez. Közlekedéstudományi Szemle, XX. évfolyam, 1970. 7. szám

Berg Artúr: A közúti hatékonysági számítási metodika egyeztetése a beruházások értékelésének új módszerével. Közlekedéstudományi Szemle, XX. évfolyam, 1970. 8. szám

Berg Artúr: Fényjelzős városi csomópontok üzemének gazdasági vizsgálata. Közlekedéstudományi Szemle, XXVIII. évfolyam, 1978. 6. szám

Berg Artúr: Fényjelző nélküli szintbeni közúti csomópontok gazdasági vizsgálata. Közlekedéstudományi Szemle, XXVIII. évfolyam, 1978. 9. szám

Kutatási jelentések

Berg Artúr, Győry Lajos (1969): Tanulmány az országos közutak Nagykanizsára bevezető és átkelési szakaszának fejlesztéséről. UKI

Berg Artúr, Győry Lajos (1971): A 61. sz. dunaföldvár–dombóvár–nagykanizsai országos közút úthálózatfejlesztési tanulmánya. KÖTUKI

Berg Artúr, Győry Lajos (1971): Az 58. sz. pécs–harkány–drávaszabolcsi országos közút hálózatfejlesztési tanulmánya. KÖTUKI

Berg Artúr, Gacs István, Szlatényi Ernő (1973): Külföldi úthálózatfejlesztési tapasztalatok eredményeinek értékelése. KÖTUKI

Berg Artúr, Fleischer Tamás (1974): Forgalmi adatok az autópálya-hálózat I. fázisának útdíjasítási programjához. KÖTUKI

Berg Artúr, Takács Ferenc (1976): Országos úthálózatfejlesztési keretterv. I. Metodikai kérdések. Tervezet. KÖTUKI

Berg Artúr, Takács Ferenc (1976): Országos úthálózatfejlesztési keretterv készítése. II. Keretterv. Tervezet. KÖTUKI

Kézirat

Berg Artúr, Fűrész Sándor, Kádár Béláné, Koller Miklós, Serly Sándor, Timár András (1969): Külföldi kölcsön igénybevételel építendő magyar autópályák létesítésének gazdasági elemzése

Berg Artúr (1976): Közúti hatékonysági számítások végrehajtása. KPM irányelvtervezet

E SOROZAT CÉLJA műszaki alkotók és műveik megismertetése minél szélesebb körben. A mérnöki tevékenység elismertetésének záloga, hogy ismerjük múltunk (és jelenünk) jeles alkotóit. Reméljük e sorozat szolgálhatja e nemes célkitűzést és a rövid összefoglaló anyagon túl további kutatásokhoz is kedvet adhat.

Bízom benne, hogy e vázlatos életrajzi megemlékezés gazdagítja ismereteinket, erősíti önbecsülésünket.

*A sorozatot **Tóth László**, a szakgyűjtemény korábbi vezetője indította útjára 1995-ben. Az első kötet összefűzve, igen rövid terjedelemben ismertette tizenöt jeles mérnök munkásságát. Jelen megújult formában, füzetenként egy-egy mérnök életútját kívánjuk ismertetni.*

A sorozattal kapcsolatos észrevételeket, illetve a következő kötetekre vonatkozó javaslatokat, felhasználható anyagokat nagy szeretettel várjuk és fogadjuk.

Szászi András

a szakgyűjtemény vezetője

Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény

Magyar Közút Állami Közútkezelő,
Fejlesztő, Műszaki és Információs
Közhasznú Társaság

6200 Kiskőrös, Dózsa György út 38.

Telefon: (78) 511 935

E-mail: kozutigy@koroskabel.hu

Példaképek – műszaki alkotók, magyar mérnökök

Az életrajzi sorozat eddig megjelent füzetei a Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény gondozásában

1. füzet Példaképek–magyar mérnökök

(egy-egy oldalon, rövid életrajzokkal)

Kovács Ferenc (1746–1819), **Mihalik János** (1818–1892),

Kruspér István (1818–1905), **Kherndl Antal** (1842–1919), **Feketeházy János** (1842–1927),

Hieronymi Károly (1836–1911), **Hartig Sándor** (1854–1925), **Czekelius Aurél** (1844–1927),

Gállik István (1866–1945), **Beke József** (1867–1940), **Buday Béla** (1865–1941),

Zielinski Szilárd (1860–1924), **Kossalka János** (1872–1944), **Benke István** (1881–1954),

Vásárhelyi Boldizsár (1899–1963)

Megjelent a Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény 20. éves évfordulóján megnyílt új állandó kiállítás alkalmából, 1995-ben.

2. füzet **Szikszai Gerő**, a kevésbé ismert hidtervező

Megjelent a 44. Szegedi Hídmérnöki Konferencia alkalmából, 2003-ban.

3. füzet **Mentes Zoltán**, az úttervező mérnök

Megjelent a Győri Útügyi Napok alkalmából, 2003-ban.

4. füzet **Sávoly Pál**, a hidtervező mérnök

Megjelent az Erzsébet híd-emlékülés alkalmából Budapesten, 2003-ban.

5. füzet **Zielinski Szilárd**, a hazai vasbetonépítés atyja

Megjelent a 45. Zalaegerszegi Hídmérnöki Konferencia és Zielinski Szilárd halálának 80. évfordulója alkalmából, 2004-ben.

6. füzet **Dr. Mihailich Győző**, az oktató, a tervező, a kutató és a közéleti ember

Megjelent a cigándi Tisza-híd felavatásának 10. évfordulóján, a Sárospatakon rendezett konferencia alkalmából, 2004-ben.

7. füzet **Apáthy Árpád**, az ország közúti főhidásza

Megjelent a Vágsellyei Magyar Polgári Közösségi Ház Feketeházy János és Lévárdy Imre emlékszóbjája megnyitása alkalmából, 2005-ben.

8. füzet **Feketeházy János**, a hidtervező mérnök

Megjelent a Vágsellyei Magyar Polgári Közösségi Ház Feketeházy János és Lévárdy Imre emlékszóbjája megnyitása alkalmából, 2005-ben.

9. füzet **Lévárdy Imre**, a közúti szakgyűjtemény alapítója

Megjelent a Magyar Közút Kht. megalakulása, a Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény alapításának 30., és az alapító születésének 100. évfordulója ünnepségére.

10. füzet **Berg Artúr**, úttervező és kutatómérnök

Előkészítés alatt: dr. Koller Sándor és dr. Vásárhelyi Boldizsár életrajza

